

「2つの帯を重ねる」設計ルールによる移動／滞留空間の設計

環境デザイン学科 森田研究室 大原翠美玲

1. 研究の背景と目的

2020年、新型コロナウイルス対策のため外出自粛やリモート形式の採用が行われた。これをきっかけとして自宅の過ごしやすさや居心地の良さに目を向ける人が増えた。もし、自分の住むまちや公共空間が居心地の良いものであれば、まちはもっと魅力的で楽しい空間となるのではないだろうか。本研究では様々な視線の動きを演出することができる「2つの帯を重ねる」という設計ルールを用いて、駅利用者が様々な場所へと導かれ「心地よさ」を知覚する空間を設計することを目的とする。

2. 心地よさを生み出す空間の考察

2.1 心地よさに関する研究・主張

19世紀末から心地よさの研究が行われるようになった。主なものは以下のとおりである。①人間が視覚的に好む傾向を明らかにする「美感」の研究¹⁾ ②コルビュジェらの身体寸法を道いた設計や ③E.ホールの「パーソナル・スペース」など身体感覚に基づく快適性の追求 ④K.リンチによる「イメージ・アビリティ」の分析 ⑤C.アレグザンダーの「パターン・ランゲージ」をもとにした秩序と多様性を持った環境の設計手法の研究²⁾ ⑥乾久美子による心地よい風景の分析と「サービス」という着眼点から行う設計³⁾。

2.2 心地よさを生み出す「2つの帯」

人間の知覚は8割以上視覚に依存することから、本研究では「2つの帯」という設計ルールを用いて「心地よさ」を生み出すことを試みる。このルールは、広告デザインをする際に用いられる視線誘導の方法を組み合わせたものである。広告デザインの分野では人間は①線を追う習性や②大きなもの・太いものから小さいもの・細いものに視線が移動する習性があることを利用している。そこで、線を描くことができる帯状の材料の太さを変えて2本重ねることで様々な視線の動きを演出することができると考えた。また、まちに視線が飛び交うことでまちがもつ魅力に気づく機会が増え、まちの心地よさの向上につながる。さらに人は人に興味がある⁴⁾ことから、人の行動を眺める空間を作ることができれば、心地よさの連鎖が起きると考えられる。

3. スタディ

3.1 スタディ模型の作成

2つの帯の組み合わせを1/30のスタディ模型を作成し検討した。帯の向き、太さの組み合わせ、高さのパラメーターを変化させることで、2つの帯が人間に対してどのような視線の動きをもたらし、居場所となりえるか、

家具～建築スケールで検討した。

3.2 スタディ模型の分析

視線の動きや印象、誘発される体の動き、帯の具体的な利用方法などの視点からスタディ模型を評価した。それを踏まえ、設計に生かすことができる形を導き出した。

 太い帯は目印 細い帯は発見	 高さがそうと 方向性が強まる	 角度ついた配置は 様々な表情を作る	 曲線的な動きを 誘発する形
 既知の心地よい 空間を連想する形	 空間を決定する	 身体と視線が 連動する	 帯の位置と 視線が連動する
 視線がバウンド する	 「帯の重なり」に よるリズム	 帯の重なり の貫通により空間が混ざ る	 風景が くりぬかれる
 行けそうで 行けない	 隠れていると 気になる		

図1 ダイアグラム

4. 敷地の分析

本計画の対象地は、山口県下関市に位置するJR新下関駅の東口駅前広場の一角である。山口県は車社会である。そのため都心と比較して公共交通機関の本数は少なく待ち時間が長い。長距離移動の際や車を持たない市民に需要があり利用者は少なくない。また、車での移動はスピードが速くまちに目を向ける時間が少ないことが、敷地周辺地域の停滞した雰囲気につながっているのではないかと考える。地域に帯を配置することで、まちを眺めながら歩くことが促進されまちの魅力の再発見につながる。本研究では、そのきっかけとしてまちの移動空間の中心である駅前広場を待ち時間を利用した移動／滞留空間を設計する。

5. 設計のプロセス

敷地は駅の交通広場という役割を持っているため、交通広場と駅出入口周辺、中間地点の駅前広場の大きく分けて3つのゾーンで分ける。広場の核となる大きなスケールの帯を配置し、建築スケールのものや構造となるものの、家具スケールのものとサイズダウンさせながら配置する。研究ではスタディ模型で分析した際の特徴をその

まま用いるため、①帯は直線で扱う②帯は不透明であるというルールを設けた。

6. 設計案

6.1 交差する帯

図2に設計の全体構成をアクソノメトリック図として示す。対象敷地は一般車で送迎はもちろん、バス・タクシー乗り場が配置され、駅の交通広場としての役割が大きい。特に4つのバス停があるバス乗り場は利用者が多いため、バス乗り場に全体の核となる帯を配置した。帯は空間を区切り新たな空間を決定する影響力があるが、地面から離れるほど空間の区切られ方は緩やかになる。頭上で交差する帯は道路と広場の中間領域をつくるが、視線や行動を妨げない緩やかな区切りはバスの待ち時間の過ごし方に広場や違う帯への移動という選択肢を与え、心地よさを伴う待ち時間を演出する。また、この帯は屋根としての機能も果たすため、バス利用者以外の通路としても利用される。

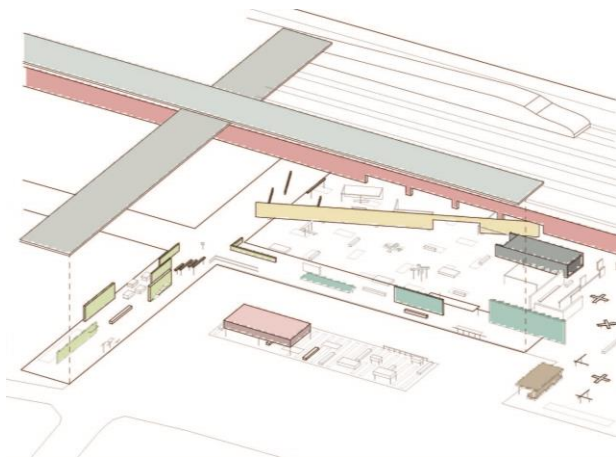


図2 アクソノメトリック図

6.2 駅舎とペアになる斜めの帯

新下関駅は線路の配置によって南北に長い形状であり、東西南北に従ったまちの地割を無視するように角度を振って位置している。駅舎を一つの帯としてみたときに、それと線対称な壁を2つ目の帯として配置する。この斜めの帯は町に対する駅舎と同様に、敷地に新たな角度を生み、強制的に視線の向きは誘導される。角度をつけた

帯は一端に向かって集中や期待感を高め、もう一方に向かって広がりを感じさせるため、帯に沿った移動の中で空間に様々な表情を感じさせる。また、駅出入口をふさぐような形で配置することで視界をふさぎ、この帯を抜けた先での視線への意識が高まる効果も期待できる。

6.3 その他の帯

以上の大きなスケールの「2つの帯」を中心に、建築～家具スケールの帯を配置した。図3に立面図を示す。

7. まとめ

本研究は、「2つの帯を重ねる」という手法を用いて駅周辺に視覚的な心地さを演出することで、まちに心地よい移動・滞留空間を作り出すことを試みたものである。この研究から、帯自体が視線の動きに大きな影響をもたらし、「2つの帯を重ねる」ことは特に楽しさによる心地よさを生み出す効果があると感じた。また、今回スタディできなかった都市スケールの帯や曲線の帯、透明度の高い帯、3本以上の帯、さらに色による視覚的效果も今後分析し設計に役立てたい。



図3 南北および東西方向断面図

参考文献

- 1) 三浦佳世、川畑秀明、横澤一彦『美感 感と知の統合』、勁草書房、2018
- 2) 大窪建之、藤木庸介、松本裕、山本直彦、平尾和洋、末包伸吾 編著、『テキスト建築意匠』、学芸出版社、2006
- 3) 乾久美子+東京藝術大学乾久美子研究所『小さな風景からの学び—様々なサービスの表情』、TOTO 出版会、2014
- 4) 天野光三、中川大『都市の交通を考える より豊かなまちをめざして』、技法堂出版1992



図4 東面立面図